

N° 543

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DOUZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 16 janvier 2003.

PROPOSITION DE LOI

*relative à la **décentralisation de l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France.***

(Renvoyée à la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

PRESENTEE

PAR MM. FRANCIS DELATTRE, PATRICK BEAUDOUIN, JACQUES-ALAIN BENISTI, PIERRE CARDO, NICOLAS DUPONT-AIGNAN, JEAN-CHRISTOPHE LAGARDE, PIERRE LASBORDES, JEAN MARSAUDON, AXEL PONIATOWSKI et FRANÇOIS SCELLIER,

Députés.

Transports.

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

L'organisation des transports collectifs en Ile-de-France a connu une évolution intéressante depuis le vote de la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 sur la solidarité et le renouvellement urbains. Ce texte a notamment permis à la région Ile-de-France de participer au Syndicat des transports parisiens, créé par l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 et devenu à cette occasion le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF). Cette réforme a constitué une étape dans la décentralisation des transports en Ile-de-France, mais l'organisation de la gestion du service des transports reste encore très éloignée du droit commun issu de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI).

Ainsi, l'Etat joue un rôle majeur, non seulement par la tutelle qu'il exerce sur la SNCF et de la RATP, mais aussi sur le STIF : son conseil d'administration est composé de 17 représentants de l'Etat et de 17 représentants des collectivités locales (5 pour la région, 5 pour Paris et 1 pour chacun des 7 départements de la région), le préfet de région, qui préside le conseil, disposant d'une voix prépondérante en cas de partage égal des voix.

On rappellera aussi que la LOTI a confié l'organisation des transports collectifs urbains aux communes ou à un établissement public à qui cette mission a été déléguée. Elle a fixé les conditions dans lesquelles ce service doit être exécuté : soit en régie, soit par recours à une entreprise ayant conclu une convention avec l'autorité compétente, après mise en concurrence des entreprises conformément aux dispositions de la loi du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques. Or, l'article 46 de la LOTI, qui prévoyait des mesures législatives pour adapter ces dispositions à la région Ile-de-France, n'a pas été suivi d'effets.

Le moment semble venu d'accomplir un pas supplémentaire vers le droit commun de l'organisation du service public des transports, en confiant à l'autorité décentralisée compétente, à savoir la région, la pleine responsabilité en ce domaine de sorte qu'une autorité politique soit pleinement responsable de l'organisation et du fonctionnement des réseaux de transports. La logique financière conforte d'ailleurs cette démarche puisque, dans la pratique, c'est 80 % environ de l'investissement et du fonctionnement des transports de l'Ile-de-France qui ont une assise régionale.

Trois axes principaux orientent la réforme qui vous est proposée.

En premier lieu, les collectivités territoriales deviennent pleinement responsables de l'organisation des transports en commun de la région Ile-de-France et, parmi elles, c'est à la région que reviendra le rôle principal, la présidence du conseil d'administration du STIF étant confiée au président du conseil régional. Le préfet de région siégera au sein de cette instance avec voix consultative. La composition du conseil traduit la recherche d'un équilibre entre les différentes collectivités représentées : la région ne disposant pas de la majorité absolue des voix, les décisions ne pourront être prises qu'avec l'accord d'au moins une (s'il s'agit de Paris) ou deux autres collectivités. Une telle solution est de nature à favoriser la recherche du consensus et respecte le principe de libre administration des collectivités locales.

En deuxième lieu, le transfert de compétence s'accompagne d'un transfert de ressources correspondant, une dotation en faveur de la région étant créée à cet effet, dont le montant évolue comme celui de la DGF.

Enfin, il est proposé de renvoyer à des lois ultérieures l'application à la région Ile-de-France des dispositions du droit commun, issues notamment de la LOTI.

Telles sont les raisons pour lesquelles nous vous demandons d'adopter la proposition de loi suivante.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

L'article 1er de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France est ainsi modifié :

1° Au début de la première phrase du premier alinéa, les mots : « l'Etat » sont supprimés.

2° L'avant-dernier alinéa est remplacé par trois alinéas ainsi rédigés :

« Le syndicat est administré par un conseil comprenant 21 membres ainsi répartis 9 représentants désignés parmi ses membres par le conseil régional d'Ile-de-France ; 5 représentants choisis parmi ses membres par le conseil de Paris ; 7 représentants à raison de 1 par département désignés respectivement parmi leurs membres par les conseils généraux des départements de l'Essonne, des Hauts-de-Seine, de Seine-et-Marne, de la Seine-Saint-Denis, du Val-de-Marne, du Val-d'Oise et des Yvelines.

« Le président du conseil régional d'Ile-de-France préside le conseil d'administration.

« Le préfet de la région Ile-de-France participe aux réunions du conseil d'administration avec voix consultative. »

Article 2

Après les mots : « de l'Etat », la fin du premier alinéa de l'article 1^{er}-2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 précitée est ainsi rédigée : « une dotation dite dotation des transports d'Ile-de-France, dont le montant évolue comme celui de la dotation globale de fonctionnement et une compensation forfaitaire indexée ».

Article 3

L'adaptation à la région Ile-de-France des autres mesures de droit commun relatives au transport en commun des voyageurs issues notamment de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs sera fixée par la loi.

Article 4

Les charges éventuelles qui résulteraient pour l'Etat de l'application de la présente loi sont compensées, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux tarifs visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

N° 543 – Proposition de loi de M. Francis Delattre sur la décentralisation de l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France